

Piano Alitalia, doccia fredda dei soci italiani su nuovi fondi

ROMA Nuvole scure su Alitalia. Unicredit e Intesa Sanpaolo non avrebbero alcuna intenzione di aprire ancora il portafoglio per far fronte alle nuove difficoltà della compagnia. E del resto gli accordi dell'agosto 2014 con Etihad non lo prevedono. Inoltre, qualche settimana fa, in un incontro con i vertici del vettore, i rappresentanti delle due banche sarebbero stati espliciti: l'ultimo sacrificio è stata la ristrutturazione di 995 milioni (a spese delle banche-azioniste attraverso Cai) che ha permesso a Etihad di salire a bordo pagando il valore esatto dell'azienda in quel momento. In ogni caso, domattina il cda della compagnia programmato a Roma, secondo quanto risulta al Messaggero, dovrebbe procedere alla conversione del bond da 375 milioni emesso a luglio 2015 con durata cinque anni. La manovra serve agli arabi per coprire le perdite (si parla di oltre 400 milioni a fine anno) senza pregiudicare i livelli minimi di patrimonio: il rosso del 2016 porterà infatti il capitale sotto il livello di guardia in presenza dell'impossibilità di attuare una ricapitalizzazione. Non essendo disponibile Cai, che vanta il 51%, a mettere soldi freschi, dovrebbe sopperire Etihad, alla quale è però inibito l'intervento in quanto se facesse la parte degli italiani salirebbe al controllo della compagnia, ipotesi vietata da Bruxelles (gli arabi sono un vettore extra-Ue) pena la perdita dei diritti di volo.

Ecco perché il bond verrebbe convertito da strumento di debito in «strumento finanziario partecipativo», conosciuto come semi-equity, valido sotto il profilo civilistico per il ripianamento delle perdite ma non sotto il profilo del diritto commerciale, che nega l'esercizio del diritto di voto e quindi del controllo della compagnia. Va da sé che il possesso dei bond comporta per i titolari qualche privilegio, a cominciare di una corsia preferenziale in caso di distribuzione di utili in futuro.

I DETTAGLI

Il cda oltre a occuparsi dei problemi finanziari (la compagnia perde come noto 500 mila euro al giorno), potrebbe esaminare le bozze del piano industriale che il presidente Luca di Montezemolo avrebbe chiesto di varare solo dopo l'esito del referendum, durante il cda del 12 dicembre. Sul tavolo ci sono diverse opzioni elaborate dall'ad Cramer Ball, d'intesa con James Hogan: una più soft, con un taglio degli esuberanti contenuti (si parla di 700 tra il personale di terra). L'altra con risparmi ancora più massicci sul fronte del costo del lavoro (2.000 tra terra e staff). Scontata poi la focalizzazione sul lungo raggio, l'unico in grado di produrre profitti, e la contestuale cura dimagrante sul medio raggio, con la messa a terra, secondo fonti sindacali, di una ventina di Airbus della famiglia 320, con il taglio delle tratte in rosso. Dall'azienda non trapela nulla di ufficiale, ma tra le scelte per ridurre i costi ci sarebbe anche il pagamento di panini e bevande sulle rotte sotto le 3 ore, secondo il modello già adottato da British Airways in Europa. Sullo sfondo anche l'idea di legare gli stipendi di tutti i piloti alla produttività, come già accade per quelli di Cityliner. E di farlo con il rinnovo del contratto in scadenza a fine anno. Di fatto, sulle misure da mettere in campo è in corso anche un braccio di ferro all'interno dell'azienda. Nel mirino soprattutto la figura del manager che deve decidere i prezzi dei biglietti, calibrando domanda e offerta. E forse lo stesso ad Cramer Ball, che non è riuscito a dare una scossa alla società di fronte all'espansione delle low cost.

C'è da dire che Alitalia paga anche gli errori del passato. Primi fra tutti gli onerosi accordi di joint venture con Air France che impediscono lo sviluppo in Nord America. Del resto la compagnia stima per quest'anno una perdita netta di gestione sui 400 milioni, mentre l'anno prossimo le perdite potrebbero superare i 500 milioni. L'utile, nonostante le smentite della compagnia non verrebbe raggiunto prima del 2020. Ma non tutte le carte verranno scoperte domani. Fino al referendum del 4 dicembre, la cifra degli esuberanti potrebbe rimanere coperta per evitare il blocco dei voli sotto le feste natalizie.